

BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2016.9 vom 8. November 2016

BS Appellationsgericht, 2016-11-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_VD.2016.9

FR: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2016.9 du 8 novembre 2016

IT: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2016.9 del 8 novembre 2016

Erwägungen

E. 1

1.1 Die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts zur Beurteilung des vorliegenden Rekurses ergibt sich aus dem Überweisungsbeschluss des Präsidialdepartements sowie den §§ 10 und 12 des Gesetzes über die Verfassungs- und Verwaltungsrechtspflege (VRPG, SG 270.100) und § 42 des Organisationsgesetzes (OG, SG 153.100).

E. 1.2

1.2.1 Zum Rekurs an das Verwaltungsgericht ist legitimiert, wer durch den angefochtenen Entscheid berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung hat (§ 13 Abs. 1 VRPG). Bei den angefochtenen Herabsetzungen der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für die Sevogelstrasse handelt es sich um funktionelle Verkehrsbeschränkungen gemäss Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR741.01; BGE 136 II 539 E. 1.1 S. 541 f. [Münsingen]; BGer 1A.73/2004 vom 6. November 2004 E. 1.1, in: Pra 2004 Nr. 157 S. 894; Weissenberger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl., Zürich/St. Gallen 2015, Art. 3 N 13, 16). Sie regeln einen konkreten, örtlich begrenzten Sachverhalt, richten sich aber nicht an einen oder mehrere bestimmte Adressaten, sondern an eine unbestimmte Zahl von Personen. Das Anfechtungsobjekt ist somit eine Allgemeinverfügung (vgl. Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Auflage, Zürich/St. Gallen 2016, N 933 ff.). Für die Legitimation zur Anfechtung von Allgemeinverfügungen ist nach ständiger Praxis des Bundesgerichts und des Verwaltungsgerichts entscheidend, dass die rekurrierende Partei in einer besonderen, nahen Beziehung zum Streitgegenstand steht und daher vom angefochtenen Entscheid mehr betroffen ist als ein beliebiger Dritter oder die Allgemeinheit, womit die unerwünschte Form einer Popularbeschwerde ausgeschlossen wird (vgl. BGE 125 I 313 S. 317 E. 2.b; VGE VD.2009.746 vom 10. November 2010 E. 2.1, 678/2002 vom 18. Juni 2003 E. 1b). Dabei muss die rekurrierende Partei eine gewisse Erheblichkeit der eigenen Betroffenheit substantiieren und belegen können.

Im Zusammenhang mit der Anfechtung von verkehrspolizeilichen Massnahmen ist diese Voraussetzung dann erfüllt, wenn ein Verkehrsteilnehmer die mit einer Beschränkung belegte Strasse als Anwohner oder Pendler mehr oder weniger regelmässig und häufig benützt (VPB 55.32 E. 4b S. 304, 53.26 E. 6c S. 174 f. mit Hinweisen; VGE VD.2014.165 vom 3. Juni 2015 E. 1.2). Häufig erfolgen Fahrten dann, wenn sie über eine längere Zeitspanne und in gleichmässigen, eher kurzen zeitlichen Abständen durchgeführt werden. Hingegen wird ein schutzwürdiges Anfechtungsinteresse verneint, wenn eine betroffene Person die Strecke lediglich gelegentlich, etwa zum Einkauf in ein entfernter gelegenes Einkaufszentrum befährt (VPB 55.32 E. 4b S. 304; vgl. auch BGE 136 II 539 E. 1.1 S. 541

ff.; BGer 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004 E. 2.2, in: Pra 2004 Nr. 157 S. 897; VGE VD.2009.746 vom 10. November 2010 E. 2.2, 614/2005 vom 17. März 2006 E. 1.2). Fraglich ist dabei, ob es allein auf die tatsächliche Benutzung ankommt oder ob die recurrierende Person darüber hinaus auch zwingend auf die Befahrung des betreffenden Strassenabschnitts angewiesen sein muss (BGer 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004 E. 2.2, in: Pra 2004 Nr. 157 S. 897).

1.2.2 Vorliegend werden die Rekurse weder von einem Anwohner oder einer Pendlerin, sondern von zwei Verkehrsverbänden erhoben. Ein Fall eines besonderen, gesetzlich geregelten sogenannt ideellen Verbandsbeschwerderechts liegt nicht vor (BGE 136 II 539 E. 1.1 S. 541 ff.). Nach der Lehre und Rechtsprechung ist ein Verband grundsätzlich zur sogenannten egoistischen Verbandsbeschwerde berechtigt, wenn er juristische Persönlichkeit besitzt, der Verbandszweck gemäss Statuten in der Wahrnehmung der Interessen der Mitglieder besteht und ein enger Zusammenhang zwischen Verbandszweck und Streitgegenstand vorliegt. Zudem muss eine Mehrheit bzw. eine Grosszahl der Mitglieder selber betroffen und ihrerseits zur Beschwerde berechtigt sein (vgl. Rhinow/Koller/Kiss/Thurnherr/Brühl-Moser, Öffentliches Prozessrecht, 3. Aufl., Basel 2014, Rz. 1103; Waldmann, Basler Kommentar zum Bundesgerichtsgesetz, Art. 89 Rz. 33-36; Häner, Die Beteiligten im Verwaltungsverfahren und Verwaltungsprozess, Zürich 2000, S. 366 ff.; BGE 136 II 539 E. 1.1 S. 541 ff. m.w.H.). Es muss ein enger, unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem statutarischen Vereinszweck und dem Gebiet bestehen, in welchem die fragliche Verfügung erlassen worden ist (BGE 136 II 539 E. 1.1 S. 542). Diese Voraussetzungen gelten auch im Verwaltungs- und Verfassungsprozessrecht des Kantons Basel-Stadt (Wulschleger/Schröder, Praktische Fragen des Verwaltungsprozesses im Kanton Basel-Stadt, in: BJM 2005 277, 294 f.; VGE VD.2015.109 vom 18. März 2016 E. 1.3, VD.2010.274 vom 3. Februar 2012 E. 1.3.2).

1.2.3 Die Vorinstanz hat diese Voraussetzungen vorliegend bei beiden recurrierenden Verbänden als erfüllt angesehen, was das Verwaltungsgericht indes nicht bindet.

Beide Rekurrenten sind Vereine gemäss Art. 60 ff. des Zivilgesetzbuches (ZGB, SR 210) und somit als juristische Personen konstituiert. Der Rekurrent 1 bezweckt als Zusammenschluss der im Sektionsgebiet wohnenden Automobilisten zur Wahrung der wirtschaftlichen, verkehrspolitischen, touristischen, sportlichen und aller weiteren mit dem Automobilismus zusammenhängenden gemeinsamen Interessen die Förderung des Automobilwesens in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft und in der näheren Umgebung. Wie bereits von der Vorinstanz festgestellt, ergibt sich dabei die Prozessführung zur Wahrung dieser Interessen auch ohne explizite Nennung aus dieser allgemeinen Zweckbestimmung in den Statuten. Gleiches muss auch für den Rekurrenten 2 gelten. Gemäss seinen Statuten bezweckt er die Förderung der verkehrlichen Interessen seiner Mitglieder sowohl was den privaten wie auch den öffentlichen Verkehr betrifft. Dabei soll zugunsten der Vereinsmitglieder die sinnvolle und zweckmässige Befriedigung der Infrastrukturbedürfnisse sowie ein möglichst reibungsloser, umweltschonender und die Sicherheit gewährleistender Ablauf des Verkehrs angestrebt werden.

Fraglich erscheint, ob eine Grosszahl der in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft wohnhaften Mitglieder der Rekurrenten die Sevogelstrasse als Anwohner oder Pendler regelmässig benutzt. An der Zählstelle 417 Sevogelstrasse 82 wurden im Zeitraum vom 15. Oktober bis zum 31. Dezember 2015 im Schnitt der Werkstage rund 3000 Motorfahrzeuge gezählt (vgl. <http://map.geo.bs.ch/>). Bezogen auf die Zahl der

regelmässig das Automobil benutzenden Einwohnerschaft des Sektionsgebiets der Rekurrenten kann daher nicht von einer Grosszahl gesprochen werden. Das Bundesgericht hat aber im Fall eines Verkehrsverbandes die entsprechenden Anforderungen bereits dann als erfüllt betrachtet, wenn eine ■ansehnliche Zahl von Mitgliedern ()die mit der umstrittenen Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzt■ (so BGE 136 II 539 E. 1.1 S. 543 [Münsingen]). Betroffen war dort allerdings eine Ortsdurchfahrt mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 17'300 Fahrzeugen. In einem weiteren Entscheid hat das Bundesgericht zumindest die Regionalgruppe Surselva des TCS in Bezug auf die Einführung einer Tempo 30-Zone auf der Ortsdurchfahrt von Sumvitg, als Teil der Hauptstrassenachse für das Bündner Oberland zwischen Ilanz und Disentis, als beschwerdeberechtigt erachtet (BGer 1C_160/2012 vom 10. Dezember 2012 E. 1.2 [nicht publiziert in BGE 139 II 145]). Selbst in Anbetracht dieser neueren bundesgerichtlichen Rechtsprechung handelt es sich jedoch im vorliegenden Fall bei der Frage der Legitimation der Verbände um einen Grenzfall. Da es sich immerhin beim grösseren Abschnitt der Sevogelstrasse um eine verkehrsbezogene Strasse handelt, kann gerade noch von einer ansehnlichen Zahl von Mitgliedern ausgegangen werden, die diese Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzt. Somit kann die Rekursbefugnis der Rekurrenten bejaht werden.

Weil auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Rekurse einzutreten.

1.3 Da die vorliegenden beiden Verfahren denselben Sachverhalt betreffen, die Rekurrenten gleiche Rechtsschriften eingereicht haben und sich damit identische Rechtsfragen stellen, sind die Verfahren VD.2016.9 und VD.2016.10 aus prozessökonomischen Gründen zu vereinigen.

E. 2

2.1 Im Streit liegen zwei Verkehrsanordnungen betreffend die Sevogelstrasse: einerseits die Anordnung einer Tempo 30-Zone für den Abschnitt zwischen St. Alban-Anlage und Hardstrasse und andererseits die Anordnung der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h für den Abschnitt zwischen Hardstrasse und St. Jakob-Strasse. Damit verbunden wurden jeweils auch Parkieranordnungen publiziert, die als verkehrsberuhigende Massnahmen einen inneren Zusammenhang zu der Einführung von Tempo 30 aufweisen. Damit können die Parkieranordnungen als mitangefochten gelten, auch wenn die Rekurrenten dazu keine speziellen Ausführungen machen.

2.2 Die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit als funktionelle Verkehrsanordnung kann nach Art. 3 Abs. 4 SVG erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Eine solche Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit kann nur auf der Grundlage eines Gutachtens erfolgen (Art. 32 Abs. 3 SVG). In Konkretisierung dieser Bestimmungen können gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs für bestimmte Strassenstrecken in Abstufungen von je 10 km/h Abweichungen von den nach Art. 4a der Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11) geltenden allgemeinen

Höchstgeschwindigkeiten angeordnet werden (Art. 108 Abs. 1 und 5 SSV; BGE 139 II 145 E. 4 S. 164 ff. [Sumvitg]). Herabgesetzt werden können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten gemäss der abschliessenden Aufzählung in Art. 108 Abs. 2 SSV, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a), bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b), auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c) oder dadurch eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d). Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist durch Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Zu prüfen ist auch, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 108 Abs. 4 SSV). Diese Prüfung setzt die Abwägung von allen im konkreten Fall berührten Interessen voraus, etwa die zu erwartenden positiven oder negativen Auswirkungen hinsichtlich Lärm, Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss usw., unabhängig davon, ob diese Gegenstand positiver gesetzlicher Normierungen sind (BGer 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 2.2 und 6.4 [Lärmsanierung Grabenstrasse], 1C_411/2010 vom 1. April 2011 E. 4.3 [URP 2011 326]). Aufgrund der regelmässig komplexen Interessenabwägungen kommt den zuständigen Behörden ein erheblicher Gestaltungsspielraum zu (BGE 139 II 145 E. 5 S. 166 f. [Sumvitg]).

E. 3

3.1 Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt zwischen der Hardstrasse und der St. Jakob-Strasse wird einerseits mit dem Lärmschutz und andererseits mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit begründet.

3.1.1 Wie dem ■Lärmgutachten Temporeduktion Sevogelstrasse, Abschnitt Hardstrasse ■ St. Jakobs-Strasse■ des Amtes für Umwelt und Energie vom 5. September 2014 entnommen werden kann, sind die Liegenschaften in diesem Strassenabschnitt allesamt der Lärmempfindlichkeitsstufe II zugeordnet. Dabei sind aktuell tagsüber 41 Liegenschaften und nachts 24 Liegenschaften von einer Überschreitung des Immissionsgrenzwerts betroffen. Gemäss Art. 16 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG, SR 814.01) müssen Anlagen, die den gesetzlichen Vorgaben nicht entsprechen, saniert werden. Grundsätzlich ist der Lärm dabei bei der Quelle zu begrenzen (Art. 11 Abs. 1 USG). Bei ortsfesten Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, sind die notwendigen Sanierungen anzuordnen. Sie müssen so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 13 Abs. 1 und 2 der Lärmschutzverordnung [LSV, SR 814.41]). Erweist sich eine Sanierung im Einzelfall als unverhältnismässig, so gewähren die Behörden Erleichterungen (Art. 17 Abs. 1 USG). Erleichterungen sind dabei gemäss Art. 14 LSV dann zu gewähren, wenn die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde oder überwiegende Interessen der Sanierung entgegenstehen. Daraus folgt die Notwendigkeit einer gesamthaften Interessenabwägung, wobei die Gewährung von Erleichterungen zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte eine Ausnahmegewilligung darstellen soll, deren Erteilung nur in Sonderfällen erfolgen soll und restriktiv gehandhabt werden muss (BGer 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 2.1 [Lärmsanierung

Grabenstrasse]).

Gemäss dem Gutachten der Glaser Saxer Keller AG vom 16. März 2015 kann der Lärm mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h aufgrund der Erfahrungen bei verschiedenen realisierten Projekten um 1-3 Dezibel dB(A) gesenkt werden. Gemäss den vom Bundesgericht im Verfahren Lärmsanierung Grabenstrasse in Zug eingeholten Auskünften des Bundesamts für Umwelt (BAFU) liegen die Pegeldifferenzen bei konstanter Fahrweise mit 50 km/h und 30 km/h sogar bei 4-5 dB(A) im Mittelungspegel und bei 6-8 dB(A) im Maximalpegel. Vorliegend liegt das erhobene Geschwindigkeitsniveau (V85%) bei 47 km/h, weshalb mit der neuen Begrenzung entsprechende Wirkungen erzielt werden können.

3.1.2 Auch wenn damit keine Lärmsanierung bezüglich aller mit Immissionen über dem Grenzwert belasteten Liegenschaften erreicht werden kann, so reduziert sich die Zahl der über den Immissionsgrenzwerten belasteten Liegenschaften tagsüber von 41 auf 24 und nachts von 24 auf 6 Liegenschaften. Berücksichtigt man eine Verkehrszunahme um 10 % gemäss den Verkehrsprognosezahlen 2030 so resultiert eine Reduktion von 44 auf 24 resp. 24 auf 9 Liegenschaften. Damit kann die Zahl der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner tagsüber von 89% (95%) auf 52% und nachts von 52% auf 3% (14%) reduziert werden (Lärmgutachten AUE vom 5. September 2014 S. 3). Insbesondere können auch die Immissionsgrenzwerte im Sevogelschulhaus tagsüber eingehalten werden, was einem besonderen Schutzbedürfnis entspricht.

E. 3.2

3.2.1 Die Vorinstanz begründete die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in diesem Abschnitt zudem mit der Verkehrssicherheit an der Kreuzung Sevogelstrasse/Engelgasse. Von den acht sich an der Sevogelstrasse zwischen 2009 und 2013 ereigneten Unfälle, erfolgten sechs am Knoten Sevogelstrasse/Engelgasse. Fünf dieser Unfälle waren Kollisionen mit von rechts kommenden Überquerenden (Gutachten Glaser Saxer Keller AG S. 7). Demnach wird dieser Knoten nicht oder nicht rechtzeitig als Rechtsvortritt-Kreuzung erkannt. Die Vorinstanz kam zum Schluss, dass mit der Temporeduktion eine Verbesserung der Sichtweiten am Knoten Sevogelstrasse/Engelgasse erreicht werden könne, was sich in Anbetracht der schlechten Unfallstatistik der letzten Jahre positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken werde.

3.2.2 Die Rekurrenten halten dem entgegen, dass die Einführung von Tempo 30 nicht per se eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bringe und das Sicherheitsniveau vielmehr ebenso von der Aufmerksamkeit und dem Verhalten der Betroffenen, der Fahrtechnik und Erfahrung der Lenker, der Steuerbarkeit des Fahrzeuges, den Sichtverhältnissen und den Vorschriften abhängt. Dies ist nicht zu verneinen. Die Rekurrenten unterlassen es aber, aufzuzeigen, wie Aufmerksamkeit, Verhalten, Fahrtechnik und Erfahrung der Verkehrsteilnehmenden und die Steuerbarkeit der Fahrzeuge bei einer Beibehaltung der Höchstgeschwindigkeit mit Bezug auf den streitgegenständlichen Strassenabschnitt so beeinflusst werden können, dass eine vergleichbare Auswirkung auf die Verkehrssicherheit resultiert.

Als konkrete Alternativmassnahme schlagen die Rekurrenten einzig die Aufhebung des Rechtsvortritts am Knoten Sevogelstrasse/Engelgasse vor. Zu beachten ist aber, dass der Engelgasse eine wichtige Funktion für die Erschliessung zahlreicher Schulen zukommt (Wirtschaftsgymnasium, Informatikmittelschule, Fachmaturitätsschule, WBS St. Alban,

Sevogelschulhaus, Kindergärten Gellert/Breite). Sie bildet deshalb wie die Sevogelstrasse gemäss Velostadtplan eine Veloverbindung. Die vorgeschlagene Massnahme wäre geeignet, die heute durchschnittlich deutlich gesenkte Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmenden, welche diesen Knoten auf der Sevogelstrasse queren, deutlich zu heben. Damit würde gerade auch der Veloverkehr auf der Achse Engelgasse behindert und gefährdet. Dies widerspräche dem gesetzlichen Auftrag, den nicht motorisierten Verkehr gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr zu bevorzugen und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen zu schützen (§ 13b Abs. 3 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt [USG BS; SG 780 100]).

3.2.3 Weiter ist zu beachten, dass die Massnahme offensichtlich auch der Verbesserung der Schulwegsicherheit insbesondere mit Bezug auf das Sevogelschulhaus dient, was die Rekurrenten zumindest in ihrem Eventualstandpunkt (vgl. E. 6 unten) denn auch anerkennen.

3.3 Insgesamt dient die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt zwischen der Hardstrasse und der St. Jakob-Strasse sowohl dem Lärmschutz als auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit und erfüllt somit die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV.

E. 4

4.1 Die Einführung der Tempo 30-Zone auf der Sevogelstrasse im Abschnitt zwischen der St. Alban Anlage und der Hardstrasse wird einerseits mit dem Lärmschutz und andererseits mit der Erhöhung der Schulwegsicherheit begründet.

Wie dem Gutachten des Amts für Mobilität vom 12. November 2014 entnommen werden kann, bildet dieser Strassenabschnitt Bestandteil des vom Bau- und Verkehrsdepartements erarbeiteten Tempo 30-Konzepts vom 7. März 2012. Es handle sich als Quartiersammelstrasse um eine siedlungsorientierte Strasse, die primär der Erschliessung der an ihr anliegenden Liegenschaften und den seitlich verzweigenden Quartierstrassen diene. Daneben bilde sie zusammen mit dem südlichen Abschnitt eine Querverbindung zwischen dem Gebiet St. Alban-Anlage/Breite und der St. Jakobs-Strasse/Münchensteinerstrasse als Ein-/Ausfallachsen in Richtung Süd-Osten der Stadt. Zudem sei der Abschnitt Bestandteil der Sondertransportroute des Typs IIE. Mit Bezug auf diesen Abschnitt seien abgesehen von zwei Parkierschäden im Zeitraum 2009 bis 2013 keine gemeldeten Unfälle registriert. Es bestehe daher kein bekanntes Sicherheitsdefizit. Gleichwohl könne aber das Sicherheitsniveau in präventiver Hinsicht zur Gewährleistung sicherer Schulwege erhöht werden.

4.2 Ausgehend von fehlenden dokumentierten Unfällen bestreiten die Rekurrenten einen Bedarf, das Sicherheitsniveau auf diesem Abschnitt der Sevogelstrasse zu erhöhen. Zu beachten ist aber, dass auch dieser Strassenabschnitt als Schulweg dient und einen Teil des Veloroutennetzes bildet. Es besteht daher ein besonderes Schutzbedürfnis der darauf verkehrenden Velofahrerinnen und Velofahrer und Kinder.

4.3 Die Rekurrenten bestreiten nicht, dass die angefochtene Massnahme auch in diesem Strassenabschnitt zu einer Lärmreduktion um 1 bis 2 dB(A) führen wird. Sie qualifizieren dies aber als ausserordentlich geringe, nur gerade noch wahrnehmbare Schallpegeldifferenz. Wie dem Gutachten des Amts für Umwelt und Energie vom 12. November 2015 bezüglich des südlichen Strassenabschnitts entnommen werden kann, ist von einer wahrnehmbaren Lärmabnahme auszugehen. Diese Aussagen können aufgrund der identischen durchschnittlichen Tempi in den beiden Abschnitten (V85 heute je 47 km/h; vgl. Gutachten

Amt für Mobilität vom 12. November 2014 S. 6 und Gutachten AUE vom 5. September 2014 S. 2) auch auf den nördlichen Teil der Sevogelstrasse übertragen werden. Die Massnahme ist daher geeignet, eine Lärmsanierung auch im nördlichen Abschnitt der Sevogelstrasse zu bewirken.

4.4 Zusammenfassend führt die Anordnung der Tempo 30-Zone auch im Abschnitt zwischen der St. Alban Anlage und der Hardstrasse zu einer Lärmabnahme sowie zu einer Erhöhung der Schulwegsicherheit und liegt damit im öffentlichen Interesse.

E. 5

Diesen mit der Geschwindigkeitsreduktion verfolgten Zielen halten die Rekurrenten verschiedene angeblich nachteilige Auswirkungen der Massnahme entgegen.

5.1 Gegen die Verkehrsanordnung führen die Rekurrenten zunächst den Charakter der Strasse als verkehrorientierte Strasse mit Sammel- und Durchleitungsfunktion entgegen. Die vom Regierungsrat beschlossene ■ Abklassierung der Sevogelstrasse Nord um zwei Stufen von einer verkehrorientierten zu einer angeblich siedlungsorientierten Strasse ■ sei ■ aufgrund der tatsächlichen Funktion, die diese Verkehrsachse erfüllen müsse, in keiner Weise gegeben, ■ weshalb es sich um einen willkürlichen Akt handle. Wie es sich damit verhält, kann hier offen bleiben.

Im Grundsatz sind Tempo 30-Zonen zwar nur auf Nebenstrassen zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Namentlich in Ortszentren und Altstadtgebieten mit grösserem Fussgängeraufkommen können auch an eine Tempo 30-Zone angrenzende Hauptstrassenabschnitte in diese einbezogen werden, wenn die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt sind (Art. 2a Abs. 6 SSV; BGE 139 II 145 E. 4.1.2 S. 165 [Sumvitg], 136 II 539 E. 2.2 f. S. 544 ff. [Münsingen]). Wie noch aufzuzeigen sein wird, gibt es keine Anhaltspunkte, dass der teilweise Einbezug der Sevogelstrasse in die bestehende Tempo 30-Zone und die Anordnung von Tempo 30 in den beiden anderen Strassenabschnitten die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes in Basel Ost und die Funktion der Strasse beeinträchtigen könnte. Der Charakter der Strasse steht daher der Anordnung von Tempo 30 nicht entgegen.

5.2 Die Rekurrenten machen weiter geltend, dass es aufgrund notwendiger Unterstützungsmassnahmen zur Einhaltung von Tempo 30, wie Trottoirüberfahrten und versetzter Anordnung der Parkfelder, zu massgeblichen Verkehrsverlagerungen in nicht absehbarem Umfang kommen werde, welche die Verkehrssicherheit insgesamt reduzieren werde. Nötig seien auch Schwellen, Torsituationen mit Abweisblechen und einseitiger Verengung, Reduktion der Fahrbahnbreite und Bodenmarkierungen als Erinnerung. Sie beziehen sich dabei auf den Bericht ■ Modelltechnische Beschreibung Modellierung Tempo 30 in der Sevogelstrasse ■, wonach nicht ausgeschlossen werden könne, ■ dass gewisse Abschnitte von Quartierstrassen leicht stärker belastet werden als bisher ■.

Als begleitende Massnahmen wurden im Gutachten des Amtes für Mobilität für den nördlichen Abschnitt der Sevogelstrasse zwischen der St. Alban Anlage und der Hardstrasse die Anbringung von Tempo 30-Eingangstoren bei den Zoneneingängen und versetztes Parkieren als erforderlich erachtet. Aufgrund des vorliegenden Geschwindigkeitsniveaus bestehe allenfalls kurzfristig das Risiko der ungenügenden Tempoeinhaltung, weshalb für kurze Zeit der Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigergeräten und Geschwindigkeits-Radarkontrollen angezeigt erscheine. Auf Basis der Ergebnisse der durchzuführenden Wirkungskontrolle und unter Beachtung der Anforderungen bezüglich

der Ausnahmetransporte könnten im Zusammenhang mit Erneuerungs- und Umgestaltungsmassnahmen auf den angrenzenden Stassen Fahrbahnanhebungen und/oder Trottoirüberfahrten am Anfang und Ende des Abschnitts in Betracht gezogen werden.

Im Verkehrsgutachten der Glaser Saxer Keller AG vom 16. März 2015 wird mit Bezug auf den südlichen Abschnitt von der Hard- bis zur St. Jakobs-Strasse die Anordnung versetzten Parkierens als notwendig erachtet. Allenfalls könnten im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung der Hardstrasse Trottoirüberfahrten realisiert werden. Vorgeschlagen wird die Schaffung zusätzlicher Torsituationen mit Tempo 30-Signalen und Abweisblechen, wobei der Eingangsbereich einseitig verengt werde. Schliesslich könnten Hinweise auf ■Kinder■ und ■Schule■ angebracht werden. Diesbezüglich ist zu beachten, dass entgegen der Auffassung im Gutachten auf die Anordnung einer Zonensignalisation im südlichen Abschnitt verzichtet worden ist. Daraus folgt, dass auch die damit verbundenen Massnahmen (Torsituation) wegfallen. Folglich sind auch keine Schwellen vorgesehen und Trottoirüberfahrten werden nur mittelfristig in Betracht gezogen. Die Massnahmen sind daher nicht geeignet, Bremsmanöver oder ■ wie von den Rekurrenten befürchtet ■ einen ■Stop-and-Go-Verkehr■ zu erzwingen, der als Schikane empfunden werde. Sie lassen auch nicht befürchten, dass die flankierenden Massnahmen zu einer stärkeren Umlagerung des Verkehrs führen, als diese allein schon aufgrund der reduzierten Tempolimits selber eintreten wird.

Entgegen der Auffassung der Rekurrenten kann daher durch die Geschwindigkeitsherabsetzung eine Verstetigung des Verkehrs erwartet werden, indem das gefahrene Tempo vor den Kreuzungen der Sevogelstrasse mit der Hardstrasse und der Engulgasse weniger gedrosselt und danach wieder angehoben würde.

5.3 Die Rekurrenten führen zwar im Zusammenhang mit den verkehrsberuhigenden Massnahmen einerseits aus, dass diese ■von vielen Verkehrsteilnehmenden ■ vor allem auch, weil es überhaupt keine alternative Route gibt ■ als Schikane empfunden■ werde (vgl. Rekursbegründung Ziff. 30). Andererseits machen sie aber gerade eine Verlagerung auf solche alternativen Routen geltend. Sie beziehen sich dabei auf den Bericht ■Modelltechnische Beschreibung Modellierung Tempo 30 in der Sevogelstrasse■. Danach komme es zu einer massgebenden Verkehrsverlagerung in der Grössenordnung von 500 bis 1■000 Fahrten. 15% sollen auf die Peter Merian-Strasse und 10% auf die Gartenstrasse verlagert werden.

Dem ■Differenzplot ■Ohne Fall■ zu ■Mit Fall■ (Detail)■ als Bestandteil der Aktennotiz ■Modelltechnische Beschreibung Modellierung Tempo 30 in der Sevogelstrasse■ des Amts für Mobilität kann die Annahme von jeweils rund 300 zusätzlicher Fahrten in der Gartenstrasse im Abschnitt zwischen der St. Alban Anlage und der St. Jakobs-Strasse und in der Peter Merian-Strasse entnommen werden. Bei beiden Strassen handelt es sich bereits um verkehrsberuhigte Strassen, teilweise in bestehenden Tempo 30-Zonen. In der Peter Merian-Strasse sind die Parkplätze bereits versetzt angeordnet. In der Gartenstrasse ist eine solche Massnahme zwar noch nicht eingeführt worden. Soweit aufgrund der Verkehrsverlagerung notwendig, könnte eine solche Massnahme aber ergriffen werden. Gegen eine weitere Verlagerung spricht im Übrigen, dass bei der Benützung der Route vom St. Alban-Tor zur Peter Merian-Brücke sowohl die verkehrsreiche St. Alban-Anlage wie auch die ebensolche St. Jakob-Strasse gekreuzt werden muss. Dieser Umstand begrenzt offensichtlich entsprechende Ausweichfahrten. Im Übrigen ist nicht ersichtlich, welche Gefahren für Umwelt und Sicherheit ein Ausweichverkehr in diesem Umfang hat. Gemäss

§ 13b Abs. 2 USG BS trifft der Kanton Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Bei der Sevogelstrasse handelt es sich speziell im nördlichen Teil, aber auch in den anderen Abschnitten, um eine Strasse mit primärer Wohnnutzung und einem Schulhaus. Dies trifft insbesondere bei der Gartenstrasse, die nur einseitig und teilweise zu Wohnzwecken genutzt wird, nicht in gleichem Masse zu. In der Peter Merian-Strasse überwiegt zwar die Wohnnutzung und sie beherbergt ein Kinderheim. Sie kennt aber keinen motorisierten Gegenverkehr und ist wirksam beruhigt. Es ist nicht ersichtlich, wie die prognostizierten und anzunehmenden Verkehrsverlagerungen ■ insgesamt zu einer massgebenden Verschlechterung des Sicherheitsniveaus führen ■ könnten, wie dies die Rekurrenten vorbringen. Für diese Behauptung ist auch die von den Rekurrenten zitierte Feststellung in einem Bericht des ASTRA über ■ Einflüsse von Situation und Infrastruktur auf das Strassenunfallgeschehen ■ vom März 2014 nicht von Relevanz (vgl. Rekursbegründung Ziff. 32), wonach ■ bei kleineren Verkehrsbelastungen eine Zunahme des MIV im Vergleich grössere Auswirkungen auf das Unfallgeschehen ■ habe, ■ als auf eher stark belasteten Strassen ■. Wie die Modelle ■ Belastungen ■ ohne Fall ■■ und ■ Belastungen ■ mit Fall ■■ in der Aktennotiz ■ Modelltechnische Beschreibung Modellierung Tempo 30 in der Sevogelstrasse ■ des Amtes für Mobilität zeigen, unterscheiden sich die Verkehrsbelastungen in der Sevogelstrasse einerseits und der Garten- und Peter Merian-Strasse andererseits nicht wesentlich, sodass nicht von einer Verlagerung von einer stark belasteten Strasse auf Strassen mit kleineren Verkehrsbelastungen gesprochen werden kann.

Schliesslich handelt es sich bei der Sevogelstrasse auch nur teilweise um eine Etappe des übergeordneten Strassennetzes. Nur der südliche Teil ab der Hardstrasse ist als Hauptsammelstrasse klassifiziert. Gerade hier ist eine Sanierung aber aus Gründen des Lärmschutzes und der Erhöhung der Verkehrssicherheit dringend.

5.4 Entgegen der Auffassung der Rekurrenten steht die Verkehrsanordnung damit insgesamt nicht im Widerspruch zu den Funktionen der verschiedenen Abschnitte der Sevogelstrasse. Die Rekurrenten legen auch nicht dar, inwieweit die Temporeduktion deren Funktion als kritischer Verkehrsweg und Ausnahmetransportroute des Kantons tangieren könnte.

5.5 Weiter machen die Rekurrenten geltend, dass das Lärmschutzziel auch ohne Einführung von Tempo 30 allein durch die technische Weiterentwicklung der Fahrzeuge erreicht würde. Diese Behauptung wird durch nichts belegt. Zudem ist zu beachten, dass die Lärmbelastung heute aufgrund der Lärmbekämpfungsmassnahmen am Motor und der Auspuffanlage primär durch die Rollgeräusche und weniger durch Antriebsgeräusche verursacht wird (vgl. BGer 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 5.1). Inwieweit auch bei den Rollgeräuschen fahrzeugseitig Verbesserungen mit Bezug auf die Lärmbekämpfung möglich und zu erwarten sind, ist offen. Zudem hat die Lärmsanierung heute zu erfolgen und kann nicht auf einen unbekanntem Zeitpunkt in der Zukunft aufgeschoben werden.

5.6 Als weitere Alternative verweisen die Rekurrenten auf den Einbau von lärmarmen Strassenbelägen. Mit solchen Fahrbahnbelägen sei eine Reduktion des Lärms um bis zum 9 dB(A) möglich. Das Bau- und Verkehrsdepartement bestreitet in seiner Vernehmlassung im Grundsatz nicht, dass sich die Lärmbelastung mit lärmindernden Belägen reduzieren lässt. Es weist aber darauf hin, dass im Unterschied zum Autobahnbereich bei Stadt- und Landstrassen bisher unbefriedigende Resultate erzielt worden sind. Zudem hätten die lärmindernden Beläge eine sehr kurze Lebensdauer und ihre Wirkung lasse nach

anfänglich sehr hoher Wirkung bereits nach drei Jahren signifikant nach. Deshalb erfolge der Einsatz in Basel-Stadt zurzeit zurückhaltend. Für Pilotversuche stünden stark befahrene Strassen im Vordergrund. Der Einbau von lärmindernden Belägen mache auf sanierungsbedürftigen Strassen Sinn, die aufgrund ihrer zentralen Erschliessungsfunktion für eine Temporeduktion nicht in Frage kämen oder wenn eine Temporeduktion allein nicht zur geforderten Immissionsreduktion führe.

Dem Verkehrsgutachten der Glaser Saxer Keller AG vom 16. März 2015 kann entnommen werden, dass mit dem Einbau eines lärmindernden Belags eine Lärmverminderung von 2 bis 4 dB(A) erzielt werden könne. Langzeiterfahrungen lägen aber nicht vor. Man gehe von einer langfristigen Lärmreduktion um 2 dB(A) aus. Zu beachten ist indes, dass eine Belagssanierung in der nächsten Zeit auf keinem der Abschnitte der Sevogelstrasse vorgesehen oder angezeigt ist, sodass die alternative Massnahme auch im Verkehrsgutachten der Glaser Saxer Keller AG vom 16. März 2015 als unverhältnismässig erachtet wird. Die finanziellen Auswirkungen der vorgeschlagenen Alternative stehen auch ohne genaue Berechnung der Kosten einer Belagssanierung auf der gesamten Länge der Sevogelstrasse offensichtlich in keinem Verhältnis zu den Kosten der Einführung der Temporeduktion. Ihre Bevorzugung widerspräche daher der verfassungsrechtlichen Verpflichtung des Kantons zur sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung (§ 119 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt [SR 111.100]).

5.7Schliesslich ist im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung festzustellen, dass der Zeitverlust im Durchgangsverkehr durch die ungefähr 750 m lange Sevogelstrasse nur wenige Sekunden beträgt und daher marginal erscheint. Die Beeinträchtigung der Verkehrsteilnehmer wiegt somit nicht besonders schwer.

E. 6

Im Sinn eines Eventualstandpunkts schlagen die Rekurrenten vor, Tempo 30 nur im mittleren Teilstück der Sevogelstrasse zwischen der Hardstrasse und der Engelgasse und begrenzt auf die Schulzeiten einzuführen. Wie im Verkehrsgutachten der Glaser Saxer Keller AG von 16. März 2015 dargelegt wird, überschreitet der Lärm den Immissionsgrenzwert jedoch nicht nur während den Schulzeiten tagsüber, sondern auch nachts teilweise. Hinzu kommt, dass auch tagsüber die Immissionsgrenzwerte nicht nur im Abschnitt der Sevogelstrasse zwischen der Hardstrasse und der Engelgasse, sondern ebenso in den Abschnitten zwischen der Engelgasse und der St. Jakobs-Strasse bei zehn Liegenschaften und im Abschnitt zwischen der St. Alban Anlage und der Hardstrasse bei fünf Liegenschaften überschritten werden. Die räumliche und zeitliche Begrenzung der Massnahme ist daher nicht geeignet, den aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu erfüllenden Sanierungsauftrag zu erfüllen.

E. 7

7.1Damit kann insgesamt festgehalten werden, dass die von den Rekurrenten vorgebrachten Beeinträchtigungen den im öffentlichen Interesse liegenden Verkehrsanordnungen nicht entgegenstehen. Es sind auch keine mildereren Massnahmen ersichtlich, die der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 vorzuziehen wären.

7.2Zusammenfassend erweisen sich die Rügen der Rekurrenten als unbegründet. Folglich sind ihre Rekurse abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens haben die Rekurrenten dessen Kosten mit Gebühren von je CHF 1■500.■ zu tragen (§ 30 Abs. 1 VRPG).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.